

Bazar et bout de monde en Bosnie

Le dessin des frontières de Bosnie a fait apparaître l'un de ces lieux qui comptent en géographie : corridor dans un sens, pont dans l'autre, synapse de multiples trafics et ville qui a changé d'habitants.

Tout au nord de la Bosnie, la Fédération croato-musulmane s'avance en direction de la Save, au point de ne plus laisser qu'un étroit couloir de 8 km de large, dit dans la presse «corridor de Pesavina». Ce passage est seul à unir, non sans mal, les deux moitiés de la République serbe, celle de Banja Luka à l'ouest, celle de Pale à l'est. C'est dire à quel point les Serbes de Bosnie tiennent à lui, et à y circuler dans le sens E-O, qui ne correspond encore qu'à de médiocres routes. Or la pointe de Tuzla s'avance le long de la route qui, depuis Mostar et Sarajevo, aboutit à la Save et file ensuite, en principe, en direction de Budapest et de l'Europe centrale. C'est dire à quel point la Bosnie croato-musulmane, totalement enclavée, sans accès direct à la mer, tient à ce seul débouché possible vers le nord, sur son axe majeur : il lui faut un pont à travers le corridor, pour ouvrir ce qui n'est encore qu'un bout du monde. Pour le moment, les circulations se font tant bien que mal, sous la protection des forces de l'Otan. Deux lieux en sont devenus célèbres.

Au milieu du corridor, près de Porebrice, s'est ouvert au printemps 1996, avec la bienveillance des soldats étatsuniens, un gigantesque bazar permanent en rase campagne de 800 ha, très vite surnommé

Arizona Market. On y vend de tout, toutes les ethnies y cohabitent, apparemment dans la sérénité des affaires et des échanges. C'est une «zone franche» spontanée; des milliers de marchands y ont pris place; le montant des transactions, qui sont libres, et ont lieu à toute heure du jour et de la nuit, dépasserait le million de dollars par jour. Le terrain appartient à des Croates de Brčko, qui ont quitté la ville, mais qui ont cédé les droits de place et louent des places de parking. On y prévoit même un parc d'attractions... C'est en somme le poumon de la région : on peut s'y procurer tout ce qui manque ailleurs, et il semble que l'on y vienne de loin.

Serbes. Ils sont partis. La ville a été repeuplée par 30 000 réfugiés serbes : un exemple de transfert ethnique massif, qui symbolise et entretient la volonté des Serbes de Bosnie de tenir le fameux corridor. Le sort de Brčko avait été laissé en suspens dans les accords de Dayton. Contrairement aux prévisions, il n'a pas pu être réglé en février 1997 : la décision a été reportée à mars 1998. Une grande question est en effet de savoir si les anciens habitants, qui n'y sont pas revenus, y auront droit de vote, et ce que deviendront légalement leurs maisons abandonnées, dont beaucoup ont été occupées par les nouveaux venus.



Brčko, un peu à l'écart de la grande route sud-nord, mais dotée d'une étoile de routes secondaires, est la seule ville notable de la contrée, sur la Save, en bordure de Croatie et non loin de la Serbie. Elle avait 44 000 habitants avant la guerre de Bosnie, aux trois quarts non

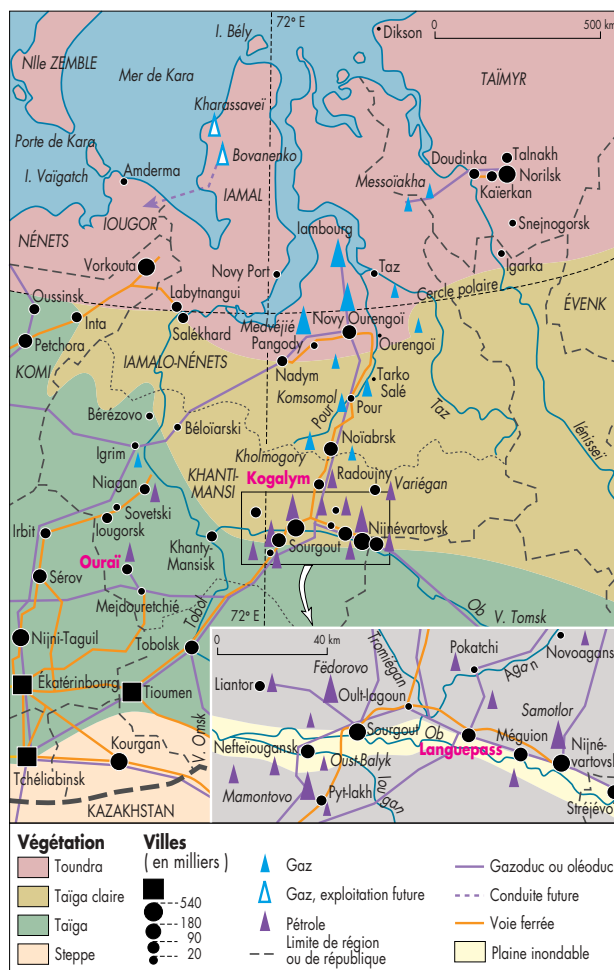
Un haut lieu du défi en deux points chauds, que l'actualité ne va pas délaissier : défi de l'échange et de la convivialité par le commerce; défi de l'illégalité et des trafics incontrôlés; défi de l'appropriation d'une ville entière; défi du croisement, avec ou sans carrefour, d'une voie qui est la seule à unir deux moitiés d'une communauté (la serbe) et d'une des rares voies permettant à la Bosnie croato-musulmane de communiquer avec le monde extérieur; et même défi de l'ouverture internationale en plein cœur de ce qui fut un seul pays, la Yougoslavie, mais se trouve maintenant à la rencontre de trois, plus d'un corridor interne à l'un d'eux... — Roger Brunet

Sources : *Courrier international* n° 311 (17 oct. 1996), *Le Monde* (10 décembre 1996, 4 février 1997), *Libération* (17 décembre 1997).

La première transnationale russe

Lukoil, première société pétrolière russe de statut privé, vient de s'associer à Arco (American Richfield, sixième firme pétrolière des États-Unis) dans la création d'une filiale Lukarco visant à opérer en Azerbaïdjan, au Kazakhstan et en Sibérie ; Arco possède 8% de Lukoil.

Lukoil, qui a extrait 57 Mt de pétrole en 1995, a été créée très tôt à partir de l'opérateur du gisement de Kogalym (bassin de l'Ob) : elle existe depuis décembre 1990, et a été officiellement enregistrée en 1992. Son fondateur et président, Victor Alekpérov, est un ingénieur formé à Bakou, nommé ensuite à Kogalym, puis devenu vice-ministre du pétrole d'URSS et, après l'échec du putsch d'août 1991, ministre. Lukoil (prononcer Loukoïl), dont le siège est à Moscou, tire son nom des initiales des trois champs associés à l'origine, Languepass, Ouraï, Kogalym. Tous trois sont apparus en 1985, et ont donné respectivement 33, 8 et 30 Mt au mieux de leur forme vers 1990 ; environ 22, 6 et 29



Carte extraite du volume X de la *Géographie Universelle* Belin-Reclus, livre 2, *La Russie et les pays proches*, chap. 10

depuis 1992. Languepass est sur l'Ob moyen, à mi-chemin de Sourgout et Nijnévartovsk ; Kogalym est à 130 km au nord, sur le tracé de la voie ferrée d'Ourengoi ; Ouraï est à 600 km à l'ouest, dans la vallée de la Konda, en direction de l'Oural ; les trois se situent dans la région autonome des Khanti-Mansi. En outre, dès l'origine, Lukoil comptait aussi les raffineries de Volgograd, Nova Oufa, Perm, et Mažeikiai en Lituanie, ainsi que des distributeurs. Elle a absorbé d'autres producteurs en 1995. Elle s'est imposée dans des tractations qui lui ont permis de participer aux montages internationaux pour l'exploitation des pétroles de la Caspienne (Azerbaïdjan) et du champ de Tengouiz (Kazakhstan) – et n'est pas étrangère aux vicissitudes politiques locales. Elle serait la quatorzième transnationale du pétrole, mais la deuxième après la Shell pour les réserves. – **Roger Brunet**

Sources : *Post-soviet Geography*, notamment juin 1993 ; presse quotidienne (dont article de J.-B. Naudet dans *Le Monde*

Nouvelles brèves

Des Écossais rachètent leur île. – Eigg, dans les Hébrides au sud de Skye, a 63 habitants et 3 000 ha. La féodalité n'y est pas un lointain souvenir. En 1975, le seigneur du lieu avait tout cédé, habitants compris, à un champion de bobsleigh, qui l'a revendue, vingt ans après, six fois plus cher (1,6 M£) à un artiste allemand. Celui-ci la remet presque aussitôt en vente à 2 m£. Exaspérés, les *crofters* (petits paysans tenanciers) cherchent à racheter coopérativement leur propre habitat... Leurs nécessaires emprunts pourraient être couverts par un discret

appel au «tourisme vert», dans une île sans électricité (*Le Monde*, 31 août 1996).

Le gaz saharien traverse Gibraltar. – Le gazoduc de Hassi-R'Mel à Cordoue a été mis en service en novembre 1996. Long de 1 430 km, il file à peu droit sur Fès puis passe en deux conduites sous la mer entre Tanger et Cadix. Il a demandé 650 000 t d'acier («cent fois la tour Eiffel») et pourrait livrer 10 Gm3/an, dont un quart pour le Portugal et deux tiers pour l'Espagne, qui équipe son réseau de distribution.

Le train en Libye. – La Libye n'avait pas de chemin de fer. Elle a décidé de s'équiper : une ligne la traversera de part en part, d'Égypte en Tunisie, sur 2 000 km, en reliant les grandes villes, Tobrouk, Benghazi et Tripoli. Le marché (50 GF) a été confié à l'Organisme égyptien des chemins de fer, qui gère le plus grand réseau africain (10 000 km).

Viadrina, université transfrontalière. – Sur l'Oder, à Francfort, une université avait été créée en 1506 ; Viadrina, son nom, venait de celui du fleuve en latin.

Heinrich von Kleist, les frères Humboldt y firent des études. Elle avait disparu depuis le début du XIX^e siècle. Les changements de régime ont permis sa résurrection dès 1991 sous l'heureuse et originale forme d'une université

mixte germano-polonaise, appuyée par Francfort-sur-l'Oder d'un côté, Slubice de l'autre. Ses 2 300 étudiants (surtout droit, économie et métiers de la culture) fréquentent des locaux sur les deux rives, récupérés sur la police et le PC

ou construits sur des terrains de l'armée. Ils y côtoient les inévitables trafics de contrebande, actifs sur cette frontière (d'après *Gazeta Wyborcza*, *Courrier international* du 19 décembre 1996).

IMAGES GÉOGRAPHIQUES

Finisterre et finismer

Dans l'un de ses meilleurs romans, *La Rose d'Alexandrie* (1), Manuel Vázquez Montalbán évoque à plusieurs reprises une figure qui le trouble, et qui ne peut que fasciner le géographe et le voyageur : c'est une sorte d'inverse du finisterre, en forme de fractale. Le personnage principal est un marin désarmé. Bien que l'histoire débute à Trinidad, ou pour cette raison même, c'est le fond de la Méditerranée qui l'attire – *la Rose d'Alexandrie* est le nom de son navire.

Or ce fond de Méditerranée est l'accomplissement d'un retour en un espace qui sans cesse se rétrécit, chaque étape comportant un passage – exactement un *détroit* puisque l'on passe de l'océan mondial, ou du moins de l'Atlantique, à une mer encore grande ; il y faut le détroit de Gibraltar, jadis colonnes d'Hercule et terme du monde fréquentable. On passe de la Méditerranée à la mer Noire en rétrécissant l'horizon, et au prix du double détroit des Dardanelles et du Bosphore. «Le Bosphore, c'est un peu la dernière épreuve ou la dernière porte. Il a l'air fait exprès. Un avertissement, en somme.» (p. 106). Car «J'aime bien me dire que les choses finissent quelque part. Il arrive un moment où c'est agaçant de penser que la terre est ronde, qu'on recommence toujours.» (p. 159).

En vérité, il est même possible d'aller plus loin : au bout de la mer Noire sont le détroit de Kertch, puis la mer d'Azov. Et encore : le Don, le Thanais des Grecs, que les Anciens prenaient pour une mer. De plus en plus à l'étroit, comme dans les poches successives d'une nasse. Ou peut-être comme un retour au ventre maternel. Finismer, finismère...

En sens inverse, plus souvent évoqué, car il est celui des «héros positifs» et de la jeunesse, c'est l'envol, le chemin de l'aventure et de l'exploration, de petite mer en mer plus grande, vers les horizons toujours plus amples de la connaissance – non sans quelques douloureux rites de passage. C'est l'un des sens de l'Odyssée, qui est pleine de métaphores. Puis Ulysse a fait le chemin du retour, lequel n'a rien d'un recommencement. Les deux bouts de la vie, peut-être, qui se rejoignent. «Le Bosphore est un détroit entre mon enfance et ma mort» (p. 11).

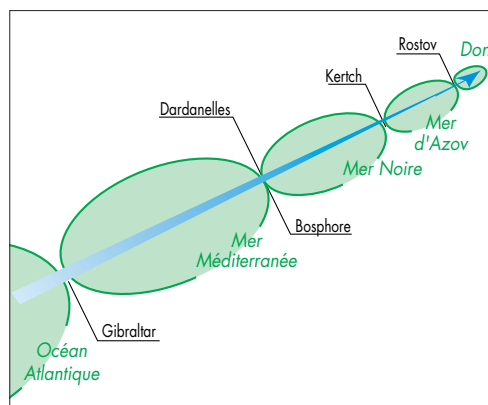
Et pourtant cette image peut être transcendée : il suffit de changer de véhicule. La fin de la mer est aussi le début de la terre, et réciproquement. C'est bien ce qu'ont compris aventuriers, conquérants et exilés : le long parcours qui vous fait passer de la rivière à l'estuaire, de l'estuaire au golfe ou à la mer intérieure, puis au grand large, et se referme ensuite de mer en golfe, en estuaire, vous fait accéder non seulement au bout de la mer, mais au bout d'une terre qui s'offre comme horizon de plus en plus élargi, puis se referme jusqu'à un autre bout du monde.

Des finisterres de l'Europe ont bondi les grands navigateurs : «De Palos de Moguer, routiers et capitaines/Partaient, ivres d'un

rêve héroïque et brutal» (Leconte de Lisle). Les Portugais, c'était de Sagres, le cap du Sud ; sacré, comme son nom l'indique. Ils ont ouvert des comptoirs dans les baies et les estuaires les plus lointains, comme synapses ou comme bases de pénétration. Le monde est plein de bouts. De chemin d'eau en chemin de terre, ou inversement, il n'y a de cul-de-sac que ceux que l'on imagine, ou que l'on choisit comme achèvement, ou comme renoncement.

Que voilà une image géographique riche de symboles. Elle tient du chorème, et de la métaphore. La série des ellipses de plus en plus petites communiquant par des sas, on peut la prendre dans les deux sens, et imaginer la progression fractale réversible sur terre comme sur mer.

On pourrait en trouver des quantités, du côté de la mer du Nord et de la Baltique, voire du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ou de l'Extrême-orient, vers lequel voguaient au siècle dernier les navigateurs russes, jusqu'à s'évanouir dans un certain détroit de Tartarie – il se nomme encore ainsi –, entre Sakhaline et bas Amour, comme le raconte Ivan Gontcharov dans *La Frégate Pallas* (3). Merci à Vázquez Montalbán de l'avoir évoquée de la sorte, puisqu'il donne à penser. – **Roger Brunet**



(1) *La Rosa de Alejandria*, 1984. En français (trad. Denise Laroutis) chez Christian Bourgois, collection 10/18.

(2) Quoique... Le monde aujourd'hui s'est hérissé de défenses, les bouts sont renforcés : ils se franchissent mieux en touriste qu'en immigrant.

(3) Ce superbe récit de voyage (1852-1854) a été récemment traduit et publié par L'Âge d'homme, Lausanne (1995, 615 p.).